

**OSSERVAZIONI E PROPOSTE DELLA 14<sup>a</sup> COMMISSIONE PERMANENTE**  
**(Politiche dell'Unione europea)**

Ai sensi dell'articolo 144, comma 1, del Regolamento

(Estensore: CARDINALI)

Roma, 26 luglio 2017

Osservazioni sull'atto:

**Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che modifica il regolamento (CE) n. 561/2006 per quanto riguarda le prescrizioni minime in materia di periodi di guida massimi giornalieri e settimanali, di interruzioni minime e di periodi di riposo giornalieri e settimanali e il regolamento (UE) n. 165/2014 per quanto riguarda il posizionamento per mezzo dei tachigrafi (COM(2017) 277)**

La Commissione, esaminato l'atto in titolo,

considerato che la proposta prevede modifiche al regolamento (CE) n. 561/2006 sui tempi di guida e al regolamento (UE) n. 165/2014 relativo ai tachigrafi, al fine di rimediare alle carenze, individuate in base a una valutazione *ex post* eseguita nell'ambito del programma sull'adeguatezza della regolamentazione (REFIT), e migliorare le condizioni di lavoro e imprenditoriali del settore, attraverso un aggiornamento della normativa e un miglioramento dell'uso dei tachigrafi;

considerato, in particolare, le seguenti modifiche al regolamento (CE) n. 561/2006:

- agli articoli 3 e 4 si chiarisce che sono esclusi dall'applicazione del regolamento i veicoli adibiti al trasporto non commerciale di merci, inteso come qualsiasi trasporto (per esempio nell'ambito di un'attività ricreativa) che non presenti alcun nesso con un'attività commerciale per conto terzi o per conto proprio e per il quale non sia percepita alcuna retribuzione e che non generi alcun reddito;

- all'articolo 8 è introdotta una maggiore flessibilità nella fruizione dei periodi di riposo, estendendo il periodo di riferimento nel quale poter concentrare tali periodi, dalle attuali due settimane a quattro settimane consecutive. In ogni caso, il periodo di riposo da poter fruire all'interno del veicolo deve essere inferiore alle 45 ore. Qualora il periodo sia superiore, il datore di lavoro è tenuto a fornire una sistemazione adeguata provvista di servizi igienici e attrezzature per il riposo. Il conducente deve comunque poter fare ritorno al proprio domicilio per un riposo settimanale almeno una volta in tre settimane consecutive;

- all'articolo 9 si adegua la normativa all'attuale pratica secondo cui il conducente che accompagna un veicolo trasportato da una nave traghetto o da un convoglio ferroviario può effettuare in tali condizioni i suoi periodi di riposo, sempre che gli sia messa a disposizione una branda o una cuccetta;

- all'articolo 12, che già prevede la possibilità di deroga alle disposizioni sui tempi di guida, che il conducente deve motivare, si aggiunge la deroga conseguente alle modifiche introdotte all'articolo 8, sul cumulo dei periodi di riposo nell'arco delle quattro settimane, in funzione del raggiungimento del previsto alloggio adeguato;

---

Al Presidente  
dell'8<sup>a</sup> Commissione permanente  
S E D E

- all'articolo 14 si modifica la possibilità di deroga concessa agli Stati membri in casi urgenti, prevedendo che questa debba essere giustificata da circostanze eccezionali;

- all'articolo 22 sono rafforzati la cooperazione amministrativa e lo scambio di dati e informazioni tra Stati membri, al fine di rendere più coerenti ed efficaci l'attuazione del regolamento e la sua applicazione transfrontaliera;

considerato che le due modifiche al regolamento (UE) n. 165/2014 sono volte a migliorare ulteriormente le funzionalità dei "tachigrafi intelligenti" (tachigrafi collegati a un servizio di posizionamento satellitare per la misurazione della velocità, dei tempi di guida e della distanza percorsa), in modo da poter registrare con maggiore precisione la posizione dei veicoli usati per operazioni di trasporto transfrontaliero e rendere più facile il rispetto delle norme in materia sociale

valutata la relazione del Governo, elaborata ai sensi dell'articolo 6, commi 4 e 5, della legge n. 234 del 2012,

formula per quanto di competenza osservazioni favorevoli, con i seguenti rilievi:

la base giuridica è correttamente individuata nell'articolo 91, paragrafo 1, del TFUE, che prevede la procedura legislativa ordinaria per adottare le misure dirette a realizzare gli obiettivi della politica comune dei trasporti;

il principio di sussidiarietà è rispettato in quanto l'obiettivo di migliorare le condizioni di lavoro e imprenditoriali del settore dei trasporti su strada in modo omogeneo in tutta l'Unione, attraverso un aggiornamento della normativa in materia sociale e un miglioramento dell'uso dei tachigrafi, non può essere conseguito dagli Stati membri singolarmente;

il principio di proporzionalità è rispettato in quanto la proposta si limita a disporre le misure necessarie ad ottenere il predetto scopo. La proposta garantisce un equilibrio tra il miglioramento delle condizioni di lavoro e di riposo dei conducenti, consentendo al contempo una certa flessibilità ai trasportatori di organizzare le operazioni di trasporto nel modo più efficiente possibile; semplifica e chiarisce le norme vigenti, adeguandole alle esigenze del settore, facilitando in tal modo il loro rispetto e la loro coerente applicazione nell'Unione e assicurando parità di condizioni più effettive tra le imprese di trasporto dei diversi Stati membri;

in riferimento all'articolo 22, che prevede di integrare lo scambio di informazioni tra gli Stati membri, includendovi l'indice di rischio delle imprese, contenuto nel sistema di classificazione previsto dalla direttiva 2006/22/UE, si rileva che, poiché tale indice è basato su criteri fissati in modo diversificato a livello nazionale, la proposta di direttiva COM(2017) 278, che modifica la direttiva 2006/22/CE, ne prevede la sua armonizzazione;

si evidenzia, infine, che la proposta introduce alcuni obblighi il cui rispetto appare di non facile verifica, come le effettive interruzioni del lavoro durante la guida in multipresenza, o il requisito dell'adeguatezza dell'alloggio previsto all'articolo 8-bis e 8-ter, o l'eccezionalità delle circostanze che possono essere adottate per giustificare una deroga per un massimo di 30 giorni agli obblighi sui tempi di guida.

Valeria Cardinali